Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

31 521 Taxibeleid

Nr. 96 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 januari 2016

Het doel van het taxibeleid is het verbeteren van de deur tot deur reis. Nieuwe initiatieven en innovaties kunnen aan dit doel bijdragen en brengen kansen met zich mee voor de taxisector. Bijvoorbeeld minder regeldruk, meer gebruikersgemak en meer transparantie en keuze in vervoersmogelijkheden. Mijn voorganger heeft uw Kamer op 5 mei 2015 per brief geïnformeerd over het taxibeleid op basis van de conclusies van de evaluatie van de taxiwet.[1] Hieruit kwam naar voren dat de Nederlandse taxiregelgeving al volop ruimte laat voor nieuwe initiatieven en innovaties. Om daarnaast meer ruimte te bieden zijn in genoemde brief van 5 mei 2015 drie acties aangekondigd die hieraan bijdragen:

1. Experimenteerruimte;
2. Vereenvoudiging van de taxiregelgeving;
3. Evaluaties van de tariefstructuur, boordcomputer taxi (bct) en de Toegelaten Taxi Organisatie (TTO)-regelgeving.

Het resultaat van de acties leidt ertoe dat de markt steeds meer zelf in staat wordt gesteld de reizigersbelangen te borgen. De acties sluiten aan bij het innovatiebeleid van het Kabinet zoals verwoord in de brief van de Minister van Economische Zaken «Ruimte voor vernieuwing door toekomstbestendige wet- en regelgeving».[2] In deze brief wordt u geïnformeerd over de voortgang. Daarnaast wordt ingegaan op de moties van de leden Hoogland/Visser[3] en Van Veldhoven.[4] Tenslotte informeer ik u in deze brief over de aanpak van het weigeren van reizigers met assistentiehonden.

[1] Kamerstuk 31 521, nr. 88
[2] Kamerstuk 33 009, nr. 10
[3] Kamerstuk 23 645, nr. 600
[4] Kamerstuk 23 645, nr. 601

kst-31521-96
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

1. Experimenteerruimte

In de brief van 5 mei is experimenteerruimte aangekondigd voor regionale vervoersinitiatieven die op belemmeringen in de taxi- en OV-regelgeving stuiten.[5] Dit om te voorkomen dat regionale vervoersinitiatieven, tegen de achtergrond van het teruglopende OV aanbod, niet van de grond komen. Met behulp van experimenten kan meer inzicht worden verkregen in de bijdrage van deze vervoersinitiatieven aan het toekomstig taxibeleid en een minder gereguleerde markt.

De leden Hoogland en Visser hebben in een motie verzocht om ook experimenten in grootstedelijk gebied te stimuleren, om zo inzicht te krijgen in de effecten van het loslaten van de taxiregelgeving op de grootstedelijke taximarkt.[6] In aanvulling daarop verzoekt het lid Van Veldhoven de regering voorstellen uit te werken op basis waarvan innovatieve taxivervoerders kunnen afwijken van de taxiregelgeving.[7]

Om de experimenteerruimte in te vullen en de moties uit te voeren is een eerste uitvraag naar ideeën voor experimenten gedaan. Deze uitvraag aan gemeenten (waaronder de G4), provincies, sector en belangenorganisaties heeft 37 ideeën opgeleverd. Deze zijn beoordeeld aan de hand van onderstaande vragen:
– Is er sprake van een belemmering in de taxi- en OV regelgeving?
– Draagt het experiment bij aan de mobiliteit van de reiziger?
– Is het experiment landelijk uitrolbaar?
– Is er draagvlak voor het experiment?

1.1 Invulling experimenteerruimte

De beoordeling van de ideeën levert een aantal belangrijke inzichten op. Het voornaamste is dat het merendeel van de ideeën niet stuit op belemmeringen in de taxi- en OV-regelgeving.

Er zijn in Nederland het afgelopen jaar innovatieve en concurrerende taxidiensten bijgekomen die ver beneden het gangbare tarief en op innovatieve wijze taxivervoer aanbieden, ook in grote steden. Bijvoorbeeld Abel, UberX en Gogido. Deze passen in principe volledig binnen de huidige kaders. Dat geldt ook voor het gros van de ingediende ideeën, zoals vervoer van eigen leerlingen of patiënten zonder taxivereisten, of het combineren van taxivervoer met goederenvervoer.

Voor zover er belemmeringen zijn, doen deze zich veelal voor in de manier waarop de concessies van taxi(doelgroepen-)vervoer en OV zijn vormgegeven. Er zijn hierin volop mogelijkheden om, in overleg tussen concessieverlener en concessiehouder, experimenten mogelijk te maken. Dit blijkt wel uit de praktijk: er wordt volop geëxperimenteerd met uiteenlopende vervoersinitiatieven in regio's.[8] Bijvoorbeeld de haltetaxi in de provincie Zeeland, de Texelhopper op Texel, de wensbus in Limburg, het Automaatje initiatief van de ANWB, het Samobiel initiatief in de provincie Friesland of met concessieoverstijgend busvervoer. Ik daag de sector uit om het gesprek met elkaar aan te gaan om dergelijke initiatieven, die dicht bij de reizigersbehoefte staan, mogelijk te maken. Ik ben bereid om waar nodig ondersteuning te bieden. Daarnaast wil ik de mogelijkheden voor vrijwilligersvervoer vergroten door de regelgeving te wijzigen. Daar kom ik verder in deze brief op terug.

---

[5] Kamerstuk 31 521, nr. 88
[6] Kamerstuk 23 645, nr. 600
[7] Kamerstuk 23 645, nr. 601
[8] Zie o.a. publicatie van KPVV/CROW «Kleinschalige mobiliteitsoplossingen», augustus 2015.

De mogelijkheden binnen de taxi- en OV-regelgeving blijken soms onvoldoende bekend. Daarom heb ik actief de dialoog gezocht met sector en regionale overheden en is een kennisplatform ingericht. Nieuwe ideeën blijven welkom. Ik zet hier actief op in.

1.2 Kennisplatform en dialoog over voor taxi- en OV vervoer

Het feit dat het gros van de ingediende ideeën voor experimenten uitvoerbaar is binnen de bestaande taxi- en OV-regelgeving biedt een kans om op eenvoudige wijze nieuwe initiatieven te faciliteren. Namelijk door duidelijkheid te geven over de mogelijkheden binnen de regelgeving. Met dat doel is een website gelanceerd.[9] De website fungeert als kennisplatform. Op de website worden concrete voorbeelden aangedragen van wat er allemaal mogelijk is. De website biedt daarnaast een overzicht van de regelgeving. Ook zal de website functioneren als loket voor nieuwe ideeën voor experimenten en kunnen vragen worden gesteld of een idee of initiatief past binnen de regels.

De ideeën zijn daarnaast agendasettend voor een dialoog met sector en regionale overheden. Een belangrijk onderwerp op die agenda is bijvoorbeeld de wens om het doelgroepenvervoer meer te integreren, efficiënter te organiseren of meer vanuit de reizigersvraag vorm te geven met behulp van nieuwe technologische hulpmiddelen. Met de inzet van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (CROW-KpVV) wordt deze dialoog gefaciliteerd. De ondernemersvereniging Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) is ook bereid aan deze dialoog bij te dragen. Een mogelijk resultaat kan zijn dat vernieuwende modelbepalingen voor de gunning van contracten en concessies worden uitgewerkt. Hierin kunnen ook experimenteerbepalingen worden opgenomen.

1.3 Vergroten mogelijkheden vrijwilligersvervoer

Daar waar het reguliere OV of taxivervoer niet langer rendabel is, komen vrijwilligersinitiatieven op om in te spelen op de mobiliteitsvraag. Dergelijke initiatieven uit de samenleving, die vaak precies aansluiten bij de reizigersbehoefte, zijn welkom. Vrijwilligersvervoer is daarom tot een bepaalde grens uitgesloten van de taxiregelgeving in de Wet Personenvervoer 2000 (WP 2000). Initiatieven in de sfeer van deeleconomie vallen ook onder deze zogeheten regelvrije ruimte in de WP 2000. De opkomst van innovatieve (deel)platformen als BlaBlacar, ANWB-automaatje of Snappcar ondervinden om die reden dan ook geen belemmering van de Nederlandse taxiregelgeving.

Naar aanleiding van de ingediende ideeën is gebleken dat de maximale onkostenvergoeding voor vrijwilligers in het personenvervoer substantieel lager is dan de onkostenvergoeding in andere sectoren. De huidige maximale onkostenvergoeding per vrijwilliger van € 181,51 wordt daarom gelijk getrokken met de hoogte van de algemeen geldende belastingvrije voet voor vrijwilligers: € 1.500,00 per jaar. Daarmee is tevens de regelvrije ruimte opgerekt; pas boven deze grens dienen ook vrijwilligers aan de vereisten voor taxi te voldoen. Daarnaast wordt de maximale onkostenvergoeding voor vrijwilligersorganisaties losgelaten.[10] Het wijzigen van de «Regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto» op bovenstaande punten kan medio 2016. De effecten van de wijzigingen

[9] http://ledendomein.platformparticipatie.nl

[10] De maximale onkostenvergoeding is tot op heden € 1.134,45 per vrijwilligersorganisatie vermeerderd met € 181,51 per bij die organisatie werkzame vrijwilliger tot een maximum van € 8.621,82 (Artikel 1, onder a van de Regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto).

zullen nauwlettend worden gevolgd. In de tweede helft van 2017 worden deze opgetekend in een evaluatie.

2. Vereenvoudiging taxiregelgeving

In de brief van 5 mei 2015 zijn de maatregelen aangekondigd waarmee de vereenvoudiging van de taxiregelgeving per 1 januari 2016 zou worden gerealiseerd. Op 1 januari 2016 is daartoe de «Regeling vereenvoudigingen in de taxiregelgeving» in werking getreden.[11] Hiermee is meer ruimte in de taxiregelgeving gecreëerd voor nieuwe initiatieven en innovaties in de taxisector.

Zo worden digitale alternatieven mogelijk om te voldoen aan de taxiregelgeving. Hierdoor is het bijvoorbeeld niet in alle gevallen meer nodig om een tariefkaart fysiek en zichtbaar voor de reiziger in het taxivoertuig te hebben en een papieren ritbon mee te geven na afloop van de taxirit. Via een app de reiziger voorafgaand aan de rit informeren over het tarief volstaat. Evenals het achteraf per email informeren van de reiziger over de gereden route. Dat bespaart kosten.

De totale kostenbesparing voor de sector als gevolg van de vereenvoudiging van de taxiregelgeving loopt op tot circa € 10 miljoen.[12] Hier profiteren bestaande en nieuwe dienstverleners van. Dit komt het ondernemerschap ten goede. De vereenvoudiging omvat de hieronder genoemde vijf maatregelen.

1. Een vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid als onderdeel van de ondernemersvergunning voor het verrichten van taxivervoer. Deze vrijstelling is gewenst omdat de eis die wordt gesteld aan potentiële taxiondernemers niet bijdraagt aan verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer voor de reiziger. Die kwaliteit wordt bepaald door de geschiktheid en het gedrag van de taxichauffeur in het contact met de reiziger. De eis van vakbekwaamheid voor taxichauffeurs blijft dan ook bestaan.
2. Een vrijstelling van de wettelijke eis van de aanwezigheid van het vergunningbewijs in het taxivoertuig. Deze vrijstelling is mogelijk omdat de informatie over de taxiondernemer ook staat vermeld op het ritbewijs of de tariefkaart. Bijkomend voordeel hiervan is dat niet meer bij elke kleine wijziging van bijvoorbeeld het adres van de ondernemer voor elk voertuig, een nieuw vergunningbewijs hoeft te worden aangevraagd.
3. Omzetting van de plicht tot verstrekking van het ritbewijs naar aanbieding van het ritbewijs. Tevens mag het ritbewijs als alternatief op digitale wijze worden aangeboden. Deze mogelijkheid geldt alleen voor besteld taxivervoer.
4. Het tarief en de gegevens ten behoeve van klachtenbehandeling mogen als alternatief op digitale wijze kenbaar worden gemaakt. Deze mogelijkheid geldt alleen voor besteld taxivervoer.
5. Een uitzondering van de taxameterplicht voor taxi's die uitsluitend worden gebruikt voor vervoer tegen vooraf overeengekomen vaste tarieven per rit. Indien taxivervoer ter plekke wordt aangeboden vanaf een taxistandplaats of na het aanhouden van een taxi op straat, dient onverkort een taxameter aanwezig te zijn.

Ten opzichte van de aangekondigde maatregelen op 5 mei 2015 zijn die onder 3, 4 en 5 uiteindelijk niet van toepassing verklaard op het taxivervoer dat ter plekke wordt aangeboden vanaf een taxistandplaats of

[11] Stcrt. 2015, nr. 44664
[12] Stcrt. 2015, nr. 44664

na het aanhouden van een taxi op straat.[13] Het is namelijk niet wenselijk dat reizigers op straat (waaronder ook toeristen en ouderen) afhankelijk worden gemaakt van technologische hulpmiddelen, bijvoorbeeld een smartphone, om informatie over tarieven, klachtenafhandeling en het ritbewijs tot zich te kunnen nemen. Of daarvoor een email of telefoonnummer moeten afgeven. Diezelfde reiziger, vaak niet bekend in het gebied, is niet altijd in staat om een redelijke inschatting van het tarief voor een taxirit te maken en moet daarom kunnen terugvallen op de taxameter. De maatregelen onder 3, 4 en 5 zijn dus uitsluitend bedoeld voor taxivervoer dat vooraf wordt besteld.

3. Evaluaties van de tariefstructuur, bct en de TTO-regelgeving

Met behulp van de uitkomsten van de evaluaties naar de tariefstructuur, de boordcomputer taxi (bct) en de Toegelaten Taxi Organisaties (TTO)-regelgeving worden de mogelijkheden voor meer ruimte in de taxiregelgeving verder verkend.
De evaluatie van de tariefstructuur is gestart. Nut en noodzaak van het stellen van maximumtarieven staat centraal. Meer vrijheid voor de markt moet hierbij worden afgewogen tegen bescherming van de reiziger tegen te hoge tarieven. Ook alternatieven voor de taxameter en de jaarlijkse verplichte keuring ervan worden meegenomen in de evaluatie. Hier liggen mogelijk nog kansen voor verdere lastenverlichting en vermindering van regeldruk. De evaluatie is naar verwachting medio 2016 gereed.

De evaluatie van de bct start, zoals aangegeven in de brief van 20 oktober 2015, na 1 juli 2016.[14] Uiterlijk 1 juli 2016 moeten alle bct's voorzien zijn van een update. Na de update zijn de bct's geschikt voor handhavingdoeleinden. De resultaten van de evaluatie worden begin 2017 aan uw Kamer gestuurd. Voornaamste onderwerp van de evaluatie is in hoeverre de doelstellingen van de invoering van de bct bereikt zijn. Dat zijn: verbreed en verbeterd toezicht; verbeteren van gelijke concurrentievoorwaarden; verminderen van administratieve lasten voor de taxiondernemer; veiligheid taxivervoer en verbeterde transparantie voor de reiziger bij het afrekenen van de rit. In de evaluatie worden de bereikte resultaten met de bct ook vergeleken met eventuele alternatieve instrumenten. Alternatieve instrumenten waarmee dezelfde doelen als met de bct kunnen worden bereikt zijn niet uitgesloten.

De evaluatie naar de TTO's is toegezegd tijdens het Algemeen Overleg van 28 mei 2015.[15] Deze evaluatie bouwt voort op de evaluatie uitgevoerd in 2014. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de tussentijdse bevindingen van de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Deze drie gemeenten hebben het TTO model ingevoerd. Via het TTO model worden extra kwaliteitseisen gesteld aan taxivervoer dat actief is op de opstapmarkt. Ondernemers moeten zich daarbij verplicht organiseren in TTO's. Over deze evaluatie verwacht ik uw Kamer ook begin 2017 te informeren.

4. Aanpak weigeren reizigers met assistentiehonden

In oktober 2014 is bij brief aangekondigd om een landelijke vervoerplicht voor assistentiehonden op te nemen in het Besluit personenvervoer 2000.[16] Inmiddels is door uw Kamer een wijziging aangenomen van de

---

[13] In de Regeling waarmee de vereenvoudiging van de taxiregelgeving is doorgevoerd, wordt dit taxivervoer aangeduid als «taxivervoer aangeboden vanaf de openbare weg» (Stcrt. 2015, nr. 44664).
[14] Kamerstuk 31 521, nr. 95
[15] Kamerstuk 31 521, nr. 93
[16] Kamerstuk 31 521, nr. 81

«Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte».[17] Als deze in werking treedt, is een vervoerplicht nog van weinig toegevoegde waarde. Immers, in dat geval wordt het verbod op onderscheid ook van toepassing «bij het aanbieden van of verlenen van toegang tot goederen of diensten». Daaronder wordt ook het aanbieden van taxidiensten begrepen. Bovenop deze wijziging is nog een amendement[18]aangenomen, luidende dat degene, tot wie het verbod van onderscheid zich richt, gehouden is om doeltreffende aanpassingen te verrichten, waaronder in ieder geval wordt verstaan het toelaten van assistentiehonden (tenzij dit een onevenredige belasting vormt). Als gevolg van dit amendement zal de assistentiehond expliciet genoemd worden in het tweede lid van artikel 2 van deze wet. Uitgaande van deze wettelijke verankering, zouden benadeelden zeer sterk staan bij het indienen van een klacht. De WP 2000 voorziet voorts in een verplichte regeling van klachten en geschillen. Tezamen met de reeds bestaande bevoegdheden van gemeenten om een vervoerplicht in te stellen, wordt op deze wijze voorzien in een sluitend systeem dat voldoende waarborgen biedt voor reizigers met een assistentiehond. Mocht deze wet inclusief wijzigingen niet aangenomen worden door de Eerste Kamer, dan zal ik mijn standpunt uiteraard heroverwegen en u hiervan op de hoogte brengen.

Tot slot

De hierboven beschreven acties liggen op koers. Nieuwe initiatieven, innovaties en ideeën voor experimenten zijn van harte welkom. Voorop in alles staat het belang van de reiziger. Acties moeten de reizigersbelangen borgen en bijdragen aan de verbetering van de deur tot deur reis, ongeacht de modaliteit. Graag hou ik u op de hoogte van de voortgang.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

[17] Kamerstuk 33 990, nr. 2
[18] Kamerstuk 33 990, nr. 20